Bijlage: voortgang per thema uit het Werkprogramma Zeehavens 2014-2016

De acties uit het Werkprogramma Zeehavens 2014-2016 zijn ondergebracht in zes thema's die bijdragen aan versterking van het vestigings- en ondernemingsklimaat in de zeehavens en aan hun concurrentiepositie:
1 'Nederlandse zeehavens en Europa';
2 'Bereikbaarheid en logistiek';
3. 'Ondernemerschap en arbeidsmarkt';
4. 'Duurzaamheid en innovatie';
5. 'Zeehavens en hun omgeving';
6. 'Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen'.

Er zijn tien acties voor het Rijk en tien voor de havenbeheerders en het havenbedrijfsleven. Daarnaast zijn er tien kennisvragen. In deze bijlage bij de brief over de voortgang wordt de stand van zaken van de acties en de kennisvragen vermeld.

Thema 1 Nederlandse zeehavens en Europa

1	**Eerlijke grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens**	
1-a	*bevorderen richtsnoeren staatssteun aan zeehavens*	IenM
1-b	*actief ondersteunen initiatieven EC*	IenM
1-c	*level playing field agenderen tijdens EU-voorzitterschap 2016*	IenM
2 & 3	**Europese cofinanciering**	
2-a	*delen kennis van aanvragen; RVO krijgt zeehaven / maritiem 'loket'*	EZ
2-b	*steun voor verbeteren achterlandverbindingen in andere lidstaten*	IenM
2-c	*koppelen geplande infra 3 corridors aan TEN-T ondersteuning*	IenM
3	*Ondersteuning acties 1 en 2 door havenbeheerders -bedrijfsleven*	HbR

Eerlijke grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens
Concurrentieverstoringen en ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer in de ons omringende landen gaan ten koste van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en Europese economie. Sinds 1992 heeft de Europese Commissie meerdere malen toegezegd duidelijkheid te verschaffen over de (on)geoorloofdheid van staatssteun aan zeehavens. Tot op heden zonder resultaat. Nederland staat niet alleen, ook andere lidstaten en het Europees Parlement laten hun wens voor richtsnoeren staatssteun aan zeehavens blijken. In de "Athens Declaration" van 2014 roepen alle lidstaten de Commissie op te komen met richtsnoeren. De vraag is echter hoe deze eruit moeten komen te zien. Tegelijkertijd wordt het voorstel voor een EU-havenverordening behandeld in het Europese Parlement. Daarin wordt (onder meer) de toegang tot havendienstverlening en financiële transparantie van havenbeheerders geregeld.
Het onderwerp richtsnoeren staatssteun aan zeehavens wordt tijdens alle relevante overleggen met de Commissie geagendeerd. Daarnaast neemt Nederland het initiatief richting andere lidstaten om

richtsnoeren staatssteun aan zeehavens te verkennen. Met verschillende lidstaten is daarover een dialoog gaande. De Commissie is daarnaast bezig met een mededeling over het begrip staatssteun, waarbij Nederland heeft aangedrongen zeehavens te betrekken. Tegelijkertijd zet Nederland zich in voor een EU-Havenverordening waarin de Nederlandse belangen vertegenwoordigd zijn.

De wens van Nederland en andere lidstaten voor richtsnoeren over staatssteun aan zeehavens is bekend bij de Commissie. In de voorgestelde EU Havenverordening staan expliciet passages met een verwijzing naar de staatssteunregels. Hoewel de voorgestelde EU Havenverordening nog ambitieuzer had gekund, ziet Nederland dit voorstel als een stap in de goede richting.

De mededeling van de Commissie over het begrip staatssteun wordt dit jaar nog verwacht. Daarnaast wil Nederland in het najaar 2015 een bijeenkomst organiseren om met lidstaten richtsnoeren staatssteun aan zeehavens nader te verkennen. De voorgestelde EU Havenverordening staat in het najaar geagendeerd in het Europees Parlement.

Nederland heeft de vrijstelling van de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zeehavenbeheerders wettelijk vastgelegd en voorwaardelijk gekoppeld aan een gelijke invoering in de buurlanden.

Europese cofinanciering
Er heeft constructief overleg plaatsgevonden over de informatiebehoefte van de zeehavenbeheerders en het havenbedrijfsleven en over informatiemogelijkheden bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Dit resulteert in de volgende aanpak:
1. Bundeling van informatie over procedures, processen, planning, tips & trics over TEN-T (Trans-European Transport Network), Horizon 2020 e.d. via nieuwsbrieven, met vermelding van de RVO-contactpersoon voor zeehavenpartijen en maritieme sector;
2. Voorlichtingsbijeenkomst in het najaar van 2015, voordat de 2e call van TEN-T opengaat (2016) over alle relevante EU instrumenten voor zeehavens /maritieme sector.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu maakt, in afstemming met de zeehavenbeheerders, voor de vier voor Nederland van belang zijnde TEN-T corridors een selectie van projecten buiten Nederland die bijdragen aan de versterking van de achterlandverbindingen van de NL zeehavens. Dit aan de hand van de zogeheten de Europese Core Network Corridor Studies. Voor Nederland zijn van belang: Rhine-Alpine, North Sea–Med, North Sea-Baltic, Rhine-Danube. Het eindproduct biedt een diepgaand overzicht van projecten en maatregelen op de genoemde TEN-T corridors, die bijdragen aan de versterking van de achterlandverbindingen van de Nederlandse zeehavens. Aan de hand van deze informatie zal Nederland bezien of steun kan worden geven aan de desbetreffende lidsta(a)t(en) binnen de coördinatie platforms die per corridor worden ingesteld en bij andere gelegenheden zoals werkbezoeken.

De partners hebben voor Connecting Europe Facility (CEF) cofinanciering drie aanvragen ingediend die direct betrekking hebben op de zeehavens en drie die betrekking hebben op de achterlandverbindingen: Zeetoegang IJmond, Theemsweg Rotterdam en Nieuwe sluis Terneuzen respectievelijk Beatrix sluis, Maasroute en sluis Eefde. Havenschap Moerdijk heeft een onderzoeksvraag ingediend om aansluiting op het internationale spoornetwerk te verbeteren.

Thema 2 Bereikbaarheid en logistiek

4	**Achterlandnetwerk**	IenM
	corridor Rottterdam-Arnhem/Nijmegen-Duitsland (Oost)	
	corridor Rottterdam-Brabant-Noord-Limburg-Duitsland (Zuid)	
5	**Spoorgoederenvervoer**	
5-a	*Keyrail wordt ketenregisseur; maakt pva voor verbeteren regie*	IenM
5-b	*streven naar internationaal concurrerende tarieven*	IenM
5-c	*minimaliseren hinder aanleg 3e spoor in Duitsland (relatie met 6-b)*	IenM
6	**Bereikbaarheid en logistiek**	
6-a-1	*afspraken over bijdragen van partijen bij het werkprogramma*	Topteam Logistiek (IenM/EZ)
6-a-2	*realisatie gemaakte afspraken*	Topteam Logistiek (IenM/EZ)
6-b	*gezamenlijk beperkingen door aanleg 3e spoor oplossen (multimodaal vervoer)*	Deltalinqs

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van de Nederlandse zeehavens, zeker nu bij een zich herstellende economie de goederenstromen weer toenemen. De partners in het werkprogramma hebben dan ook een gemeenschappelijk en bovenlokaal belang bij goede en bereikbare verbindingen voor alle modaliteiten – te weten: weg, water (binnenvaart en shortsea), spoor en buisleiding met het achterland. Om die reden hebben de partners - aansluitend bij de acties vanuit de topsector Logistiek, de Meerjarenprogrammering Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Lange Termijn Spooragenda en de Bereikbaarheidsagenda – in het werkprogramma initiatieven genomen om de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de zeehavens te versterken.

Achterland
Voor versterking van het achterlandnetwerk zijn de MIRT-corridorstudies Oost en Zuid in de uitvoeringsagenda opgenomen. Voor de goederencorridor Oost wordt het in januari goedgekeurde Plan van Aanpak momenteel uitgewerkt. Bij de goederencorridor Zuid zal het Plan van Aanpak naar verwachting in juni worden vastgelegd en vervolgens verder worden uitgewerkt.

Spoor
Het spoorgoederenvervoer krijgt in het werkprogramma een extra impuls: In de Lange Termijn Spoor Agenda deel 2 is aangekondigd dat de sector een aanspreekpunt krijgt voor goederenvervoer. Deze one-stop-shop is in de beheerconcessie van ProRail voor de periode 2015 - 2025 opgenomen. De inrichting ervan is gereed in juli-2015. Ook is aangekondigd dat de sector een Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer (OSC-GV) zal opstellen. De invulling OSC-GV is besproken tijdens spoorgoederentafel en ingebracht bij OV- en spoortafel van 5 maart 2015. De besluitvorming over OSC-GV vindt plaats in september 2015.
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zet zich als voorzitter van de stuurgroep derde spoor Duitsland in om samen met alle betrokken partijen (ProRail, Keyrail, SPL, verladers, vervoerders,

havenbedrijven en overheden) de hinder als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland zo gering mogelijk te houden. In april 2015 is met de eerste (voorbereidende) werkzaamheden aan het spoor gestart.
De Topsector Logistiek heeft in het najaar van 2014 haar Meerjarenprogramma 2015 – 2020 vastgesteld waarin de concrete inzet is beschreven om haar actieagenda te realiseren. Het gaat daarbij om zowel de inhoudelijke als financiële bijdragen van rijksoverheid, bedrijven en kennisinstellingen. In de Topsector Logistiek werken deze partijen gezamenlijk aan de uitvoering van die actieagenda die moet leiden tot het bereiken van de ambitie van de Topsector Logistiek: in 2020 heeft Nederland een internationale toppositie (1) in de afwikkeling van goederenstromen, (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor verladend en logistiek bedrijfsleven. De uitwerking van de actieagenda draagt bij aan een efficiëntere logistiek, betere benutting van infrastructuren (alle modaliteiten) en een betere bereikbaarheid.
Naast de bijdragen van IenM, EZ en Douane wordt ook de bijdrage van kennisinstellingen (NWO, TNO, TKI Logistiek) en bedrijven - waarvan een groot aantal gevestigd in de havenregio's of relevant achterland - gericht ingezet op de uitvoering van de actieagenda. Naast transporteurs en logistiek dienstverleners zijn ook verladers en smart enablers betrokken: bedrijven die op ICT gebaseerde innovatieve logistieke concepten aanbieden.
De samenhang tussen het werkprogramma zeehavens en de Topsector Logistiek is geborgd met de vertegenwoordiging van de heren Castelein (HbR) en van Dijk (Logistieke Alliantie) in het Topteam Logistiek. Het Topteam Logistiek, met dhr. Veenman als boegbeeld, is ondertekenaar van het werkprogramma zeehavens.

Thema 3 Ondernemerschap en arbeidsmarkt

Acties

7	**High level meeting**	EZ
8	**Knelpunten regeldruk en vergunningsverlening**	
8-a	*vaststellen knelpunten + aanpak voor Maatwerkaanpak Regeldruk*	IenM/EZ
8-b	*geen nationale koppen op EU-regelgeving; streven naar doelvoorschriften*	IenM
8c	*inv. belemmeringen duurz. Businesscases; IenM streeft wegnemen na*	HbR
9	**Toezichtslasten (Rijk)**	
9-a	*jaarlijkse bespreking in Rijkshavenmeesteroverleg*	IenM
9-b (input van 11)	*jaarlijkse bijeenkomst Rijk-BRZO+*	IenM
10	**Aansluiting op opleidings- en arbeidsmarkt**	
10-a	*zoeken mogelijkheden voor scholing en arbeidsmobiliteit in sectorplannen*	Deltalinqs
10-b	*versterken regionale crosssectorale arbeidsmarktinitiatieven*	Deltalinqs
10-c	*aanbevelingen voor onderwijsinstellingen over perspectief arbeidsmarkt*	Deltalinqs
11 (= input voor 9-b)	**Toezichtslasten (zeehavenbeheerders en -bedrijfsleven)**	
	verzamelen casussen ongewenste verschillen toezicht en handhaving (NL en int)	Deltalinqs & ORAM

Een ondernemersklimaat in onze zeehavens waarin bedrijven internationaal kunnen concurreren vraagt om goede voorzieningen voor sterke clusters, vermindering van regeldruk, een gelijk speelveld in de EU voor wat betreft regelgeving en voldoende kwantitatief en kwalitatief aanbod van havenwerkers.

High level meeting
Op 11 maart 2015 wisselden twintig deelnemers van Rijk, havenbedrijven en bedrijven uit de zeehavens van gedachten tijdens een high level meeting in Den Haag. Het overleg ging over hoe zeehavens asset blijven voor de industrie in de transitie van energie en grondstoffen. Op de vraag wat de havenbedrijven nodig hebben om vestiging in de havenindustrieel complexen aantrekkelijk te houden was het antwoord met de grootste urgentie: uitwisseling van restwarmte en -stoffen via aanleg en exploitatie van common infrastructuur en het stroomlijnen van belemmerende of beperkende wetgeving. Afgesproken is dat de verschillende havenbedrijven ieder hun urgente vraagstukken als cases uitwerken. Met de aangedragen cases gaan diverse partijen aan de slag in bijvoorbeeld een green deal-aanpak.
Voor het versterken van de concurrentiepositie van de havenindustriële complexen is het verder noodzakelijk om te onderzoeken hoe wet- en regelgeving optimaal ruimte kan geven aan een gebiedsbenadering. Het Rijk organiseert zogeheten ateliers over haventhema’s om te komen tot uitvoeringsregelgeving van de Omgevingwet die verduurzaming van de economie versnelt.

Aanhaken bij maatwerk
Ter vermindering van regeldruk krijgen de partners de gelegenheid om, naast sectorspecifieke branches, te participeren in de lopende Maatwerk Aanpak Regeldruk (MAR). In het kader van de MAR Logistiek is in januari 2015 een Plan van aanpak gepresenteerd[1]. Het onderzoek naar havenaanloop en doorvoerkosten (kennisvraag 3 uit het Werkprogramma Zeehavens) resulteert in aanbevelingen voor vervolgacties die aansluiten op de actieagenda van de MAR Logistiek.
Binnen de MAR Chemie is met diverse branches en een aantal bedrijven geïnventariseerd waar en hoe de ervaren regeldruk gezamenlijk kan worden verminderd. Eén van de acties is het oppakken van concrete, specifieke knelpunten waar bedrijven tegenaan lopen. Hier kan ook de zeehavenbranche gebruik van maken.
Vanuit de MAR participeert EZ in de verkenning die de gemeente Amsterdam organiseert over slimmer met regels omgaan in het havengebied Westpoort binnen een zogenaamde *freezone*. Gekeken wordt hoe en waar de diverse programma's en ideeën elkaar kunnen versterken.

Voor eerlijke concurrentie zijn eenduidig toezicht door de verschillende omgevingsdiensten, voorkoming van koppen op EU-regelgeving en een level playing field voor toezichtlasten van belang. Het Rijk zet zich er in het algemeen voor in dat er geen (nieuwe) nationale koppen komen. Zodra het havenbedrijfsleven cases aandraagt over ongewenste verschillen in toezicht en handhaving tussen de toezichthouders binnen Nederland, entameert het ministerie van Infrastructuur en Milieu overleg daarover met de Rijkshavenmeester, de Inspectie Leefomgeving en Transport en/of Omgevingsdiensten.

Relevante sectorplannen
Verschillende sectorplannen zijn bij SZW ingediend door sociale partners van desbetreffende sector. Deze sectorplannen voorzien in extra mogelijkheden voor scholing, het maken van een carrière start en (intersectorale) arbeidsmobiliteit. Sectorplannen zoals Mainport Rotterdam, Metaalbewerking en Groningen op voorsprong zijn relevant voor de zeehavens.

[1] Kamerstuk 29362-240

Thema 4 Duurzaamheid en innovatie

Acties

12 & 13	**Duurzaamheid**	
12-a	*workshop kansen/bedreigingen dematerialisatie en grondstoffenschaarste*	EZ
12-b	*opstellen handreiking privaatrechtelijke duurzaamheidsnormen voor havenbeheerders.*	IenM
13-a	*BOZ & havenbedrijfsleven stellen gezamenlijk actieplan Energie op*	HbA
13-b	*studie naar bevordering van het toepassen van smart grids/oprichten platform implementatie circulaire economie*	HbA
13-c	*uitwerken 'roadmap biobased ports' als opmaat tot gezamenlijk beleidskader*	HbA
14	**Innovatie**	
	opstellen gezamenlijke innovatie-kansenkaart	HbA

Omdat brandstof in Europa substantieel meer kost dan elders zijn lagere productiekosten alleen te realiseren door ‘minder’ en ‘beter’ (her)gebruik van onder meer energie, grondstoffen en logistiek. Dat kan in het proces, in de productie, in de keten en in de regio. Juist ook in de havens integreren diverse fabrieken van verschillende producenten hun ketens. Verder richt innovatie zich naast energie-efficiëntie op inzet van biomassa en afval als grondstoffen voor de chemie. Ook daarbij is energie-efficiëntie van belang om de productiekosten te beheersen. Misschien nog wel meer dan in de fossiele economie is in de circulaire en bio-economie samenwerking via co-siting en clustering cruciaal voor optimale benutting van warmte- en grondstofstromen.

Workshops over grondstoffenschaarste en over duurzaamheidsnormen
Op 12 februari 2015 is een verkennende workshop georganiseerd in opdracht van Economische Zaken over kansen en bedreigingen van grondstoffenschaarste en dematerialisatie voor de vijf havenbedrijven en de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken en Buitenlandse Zaken en voor TNO. De vijf zeehavens achten het zinvol om kennis te delen over hoe op termijn ladingstromen te bundelen en kringlopen te sluiten. Welke rollen en verdienmodellen zijn daarvoor nodig? Met cases van de (haven)bedrijven kunnen de partners van het Werkprogramma Zeehavens kijken wat er op de kortere termijn concreet versneld kan worden.

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Arcadis de zeehavenbeheerders geïnterviewd over privaatrechtelijke duurzaamheidsnormen. En op 30 april 2015 vond een workshop plaats met havenbeheerders, bedrijfsleven en de ministeries van Milieu en Infrastructuur en Economische Zaken. Uit de workshop kwam naar voren dat met verschillende instrumenten duurzaamheid van bedrijven in de haven bevorderd kan worden. Meerdere *best practices* zijn aangedragen. Afgesproken is dat in een volgende bijeenkomst één duurzaamheidthema centraal zal staan en de potentiële instrumenten en *best practic*es besproken zullen worden. Deze opzet voorziet vooralsnog meer in de behoefte dan een handreiking.

Energieplan, smart grids, roadmap
Met verschillende acties willen de partners van het werkprogramma zeehavens zich richten op een gezamenlijke kennisontwikkeling inzake energie-efficiëntie en aantrekken van nieuwe, groene, ladingstromen. Met het opstellen van een energieactieplan kunnen de bedrijven in de havens en de havenbedrijven hun bijdrage aan het energieakkoord verder expliciteren.
Voor de langere termijn is het zinvol om in te schatten wat de zeehavens te wachten staat qua verandering van de energiemix en ladingstromen. Daarbij willen de partners de energiesituatie van de afzonderlijke havens analyseren, met ieder hun eigen specialisaties en sterke omstandigheden. De situaties worden bekeken in het licht van de energie-doelen in Nederland.
Voor de kortere termijn is het belangrijk om concrete ervaringen te delen rond (regie op) uitwisseling van warmte, stoom, stroom en CO2 tussen industrie onderling, kassen en huishoudens. Het gaat dan om de aanleg van leidingen, maar ook om een optimale exploitatie. Een vraag daarbij is welke complexiteit haalbaar en werkbaar is. Ook is een vraag hoe slimme technologieën, smart grids, in havenregio's een decentraal elektriciteitsnet met een diversiteit aan afnemers kunnen reguleren.
Opstelling van een roadmap kan helpen een gezamenlijk beeld te vormen van welke stappen (als eerste) gezet moeten worden om tot krachtige duurzame zeehavens te komen.
Er is in de Branche Organisatie Zeehavens vervolgoverleg gepland om te komen tot een gedeeld plan van aanpak voor kennisuitwisseling en samenhang tussen relevante (lopende) projecten van de zeehavens (inclusief offshore wind).

Innovatieve inspanningen matchen
De voor de haven relevante topsectoren zijn Energie, Logistiek, Chemie, Water en Biobased economy. Voor herziening van de innovatiecontracten 2016-2017 van de topsectoren dragen de Topconsortia Kennis en Innovatie (TKI's) de bouwstenen aan. Innovatieve initiatieven uit de zeehavens zouden ook input kunnen vormen. Voor bedrijven in de havens zijn bijvoorbeeld de TKI's Gas en Wind op zee en Biobased economy (BBE) van belang.



Thema 5 Zeehavens en hun omgeving

Acties

15	**Natuurbeleid**	
15-a	*monitoren gebruik PAS-instrumentarium*	EZ
15-b	*beïnvloeding EU natuurbeleid- en regelgeving*	EZ
16	**Omgang met natuur**	
16-a	*uitwisselen best practices tbv beheerplannen N2000*	ZSP
16-b	*kennisdeling knelpunten procedures/processen stroomlijnen*	BOZ /EZ
17	**Effectief gebruik fysieke en milieugebruiksruimte**	
	BOZ-verkenning specifieke ruimtelijke kwaliteiten zeehavens	HbR

Er is op dit thema sprake van transparantie in de besprekingen en een actieve, open kennisdeling. De samenwerking heeft daardoor duidelijk meerwaarde op de onderwerpen van de drie acties binnen dit thema: ‘natuurbeleid’, ‘omgang met natuur’ en ‘effectief gebruik van de fysieke ruimte en milieugebruiksruimte’. Vanuit een brede analyse hebben de vijf zeehavenbedrijven hun prioriteiten voor samenwerking op deze onderwerpen voor de korte en langere termijn gesteld.

Kennis inventariseren, delen en verder brengen
De volgende ‘tussenproducten’ zijn opgeleverd:
- De havenbedrijven hebben hun behoefte aan ontwikkelingsruimte, al dan niet via de betreffende provincie, bij EZ aangeleverd. De havens hebben hun zienswijzen op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) onderling besproken en gedeeld. Ook deelden ze de resultaten uit diverse informatieve PAS-gerelateerde bijeenkomsten die ze bijwoonden.
- De havenbedrijven bespraken de Nederlandse input inzake de fitness check van de Vogel- en Habitatrichtlijn onderling. Hun wenselijke aanvullingen leverden ze aan via de vertegenwoordiger van Havenbedrijf Rotterdam in de klankbordgroep van Economische Zaken voor de betreffende fitnesscheck. Het gaat om voorbeeldcases en ervaringen uit de praktijk, ten aanzien van onder meer juridische onzekerheden bij zogenaamde *habitat banking*. Ook bespraken havenbedrijven hun input voor de EU-questionnaire voor deze fitnesscheck. Die questionnaire is door de European Sea Ports Organisation (ESPO) ingevuld en bij de Europese Commissie ingeleverd.
- Er is een overzicht opgesteld met *best practices* en specifieke verbeterpunten of -casussen ten aanzien van het omgaan met natuur. Ervaringen inzake de beheerplannen voor Natura 2000-gebieden worden in september nader besproken in samenhang met de PAS-gebiedsanalyses.
- Ook is een thematische inventarisatie gemaakt van de specifieke ruimtelijke kwaliteit van de zeehavens. In een nadere ordening wordt duidelijk dat er zaken sterk lokaal zijn, zaken slaan op wetgevend kader en zaken die goed door havens onderling gedeeld kunnen worden (niet ieder het wiel uitvinden). Gelet op de interactie met thema 5 Duurzaamheid van dit werkprogramma is de inventarisatie van de onderwerpen ‘energie-efficiëntie’ en ‘industriële symbiose’ gestuurd naar de bij die actie betrokkenen. Daarmee kunnen zij nader bepalen welke vervolgstappen daarvoor wenselijk

zijn. Prioritaire zaken om werksessies over te organiseren zijn een stikstofverdeelplan, externe veiligheid en ervaringen met het meetinstrument e-nose voor luchtkwaliteit.

Monitoringbehoeften
De Pas zal worden gemonitord. De havenbeheerders zien graag een rol in de monitoring en bijsturing van het gebruik van het rekeninstrument uit de PAS, *Aerius,* om de verschillende bedrijven in hun gebied optimaal van dienst te zijn. Zodra de PAS gereed is, zijn havens net als bijvoorbeeld agrariërs gebruikers van *Aerius Calculator,* om emissies aan te geven. De havens achten daarnaast nader inzicht nuttig in hetgeen aan emissies per haven meegenomen is in *Aerius Monitor,* een ander deel van het rekeninstrument*.*
Verder is in de Mainport een emissiereductieplan in de maak met extra te nemen herstelmaatregelen die zorgen voor stikstofreductie, waarmee ze extra ontwikkelruimte kunnen verdienen.

Ontwikkeling stikstof-verdeelplan
Tenslotte is er nog geen *tool* waarmee havens hun beschikbare ontwikkelingsruimte kunnen beheersen. De havens gaan de komende periode bepalen - naar analogie van bestaande geluid-verdeelplannen - in hoeverre gezamenlijk gewerkt kan worden aan een stikstof-beheerinstrument en/of -verdeelplan ter beheersing van de gereserveerde ontwikkelingsruimte onder de PAS.



Thema 6 Havensamenwerking en borging nationale publieke belangen

Acties

18	**Borging nationale publieke belangen**	
18-a	*formulering beleidskader*	IenM
18-b	*bezien of aandeelhouderschap Rijk in HbA meerwaarde heeft*	IenM
19	**Havensamenwerking**	
19-1	*coördinatie havenbeheer NZKG*	IenM
19-2	*Vlaams Nederlandse Delta /verzelfstandiging Moerdijk: samenwerking met R'dam, Antw.*	HbR
19-3	*Groningen Seaports -Duitse havens Eemsgebied*	GSP
19-4	*BES-havens en BOZ*	ZSP (BOZ)
20	**Aansluiting op wetenschappelijk netwerk**	
20-a	*opstellen gemeenschappelijke kennisagenda; verspreiden oz*	HbR (BOZ)
20-b	*organisatie jaarlijkse wetenschapsdag*	HbR (BOZ)

Borging nationale publieke belangen

In overleg met de ministeries van Economische zaken en Financiën is een borgingskader publieke belangen zeehavens geformuleerd. Dat kader geeft de belangen aan die met de vijf zeehavens van nationaal belang zijn gemoeid en de wijze waarop deze belangen zijn geborgd via publiekrechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten. Het kader geeft het ministerie van Financiën in zijn rol van aandeelhouder handvatten om dat aandeelhouderschap een bredere beleidsmatige invulling te geven.

Het borgingskader is besproken met de belangrijkste stakeholders, waaronder de gemeenten Rotterdam en Amsterdam. Het borgingskader geeft invulling aan één van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer in het rapport "De Staat als aandeelhouder" om het publiek belang dat met de deelneming wordt gediend beter door te laten klinken in het aandeelhouderschap. Het kader is op 18 mei jl. aan de Tweede Kamer aangeboden.

De gemeente Amsterdam verkent de mogelijkheid van het toetreden van publieke partners als aandeelhouder in het havenbedrijf Amsterdam. Aan de hand van het onder 1. genoemde borgingskader worden gesprekken gevoerd met de gemeente Amsterdam en andere relevante partijen in het Noordzeekanaalgebied of en onder welke randvoorwaarden een participatie van de Staat in het havenbedrijf Amsterdam en/of het Noordzeekanaalgebied een bijdrage kan leveren aan de borging van de nationale publieke belangen. Het betreft hier ambtelijke inventariserende gesprekken. De gemeente Amsterdam heeft aan de Staat nog geen concreet aanbod gedaan. Een participatie kan niet eerder dan in 2016 vorm krijgen. De gesprekken worden de komende tijd voortgezet en bezien zal worden of dat op termijn tot een participatie van de Staat kan leiden. Dat is van vele factoren afhankelijk zodat daarover op voorhand geen uitspraken kunnen worden gedaan. Een eventueel voornemen tot het aangaan van een participatie zal moeten passen binnen de uitgangspunten van de

Nota Deelnemingenbeleid 2013 en zal overeenkomstig artikel 34 ev Comptabiliteitswet vooraf aan de Tweede Kamer worden gemeld.

Havensamenwerking
Havensamenwerking is een belangrijke voorwaarde genoemd om de in het werkprogramma geschetste uitdagingen effectief te adresseren en om de internationale concurrentiepositie te versterken. In de uitvoeringsagenda zijn lopende initiatieven om te komen tot structurele vormen van samenwerking binnen en tussen de onderscheiden havengebieden, ook grensoverschrijdend, opgenomen met het voornemen deze verder te intensiveren.
De samenwerking in het benutten van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) als één economische zone en de gezamenlijke inzet voor dit gebied als economische motor van de Metropoolregio Amsterdam, vindt plaats in het Bestuursplatform NZKG. Dit platform, waar ook het Rijk deel van uitmaakt, zet zich in op het verder versterken van de regionale samenwerking. Binnen het kader van dit bestuurlijk platform zal de Rijksoverheid aandacht vragen voor de noodzaak om te komen tot een coördinatie van het havenbeheer in het NZKG en een gedragen vorm van samenwerking tussen de havenbeheerders van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk, Velsen en IJmuiden.
In dat kader worden verkennende gesprekken gevoerd met de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk, Velsen en Haarlemmerliede om te bezien hoe de havensamenwerking in het NZKG de komende jaren vorm kan krijgen. Daaruit blijkt dat in het gebied reeds talloze initiatieven lopen gericht op operationele havensamenwerking tussen verschillende havens.
Het Rijk zal de ontwikkelingen in het gebied blijven monitoren en waar mogelijk faciliteren opdat de haven gerelateerde terreinen in het NZKG zo efficiënt mogelijk worden ontwikkeld en benut. Vanuit de bestaande en nieuwe operationele samenwerkingsverbanden zal van onderop verdergaande havensamenwerking vorm moeten krijgen.

De Vlaams Nederlandse Delta (VND) organiseert drie keer per jaar een zeehavenoverleg waar de Nederlandse en Vlaamse zeehavens uit de zuidwest regio zijn vertegenwoordigd. VND stelt hiervoor de agenda op. Tevens vindt elk jaar de VND conferentie plaats, waarbij de havens meedenken over inhoud en opzet

Het overleg in de Eemscommissie over de invoering van één Vessel Traffic Monitoring (VTM) systeem voor Eems loopt goed. Naar verwachting van het ministerie van IenM zijn eind 2015 de afspraken gereed. Vervolgens start de fase van implementatie van de afspraken.
Het ministerie van IenM heeft in de Eemscommissie ook aandacht gevraagd voor het instellen een gezamenlijke loodsdienst in het Eemsgebied. Geconstateerd wordt dat er nog sprake is van cultuurverschillen die nadere bespreking behoeven.
Over samenwerking tussen Groningen Seaports en de haven van Emden op het gebied van baggeren zijn de gesprekken gaande.

De detachering van een medewerker van Zeeland Seaports op Bonaire is afgerond en heeft geleid tot een verbetering van het haven- en tarievenbeheer op beide Bovenwindse eilanden. Havenbedrijf Amsterdam beziet de detachering van een medewerker op Bonaire (met aandacht voor de Bovenwinden). Voor verbetering van de haveninfrastructuur heeft IenM financiële middelen ter beschikking gesteld: € 9 mln voor Bonaire en € 3 mln voor Saba.

Aansluiting op wetenschappelijk netwerk
Dit krijgt vooralsnog gestalte via SmartPort 2.0 waarin Deltalinqs, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam, TU Delft en Erasmus Universiteit Rotterdam samenwerken. De ambitie van Smartport is om (inter)nationaal te verbreden naar andere universiteiten en andere zeehavens. Voor de komende vijf jaar is de financiering voor de onderzoeken geregeld, ruim anderhalf miljoen per jaar heeft SmartPort tot haar beschikking. Daarbovenop bestaan mogelijkheden om aanvullende

financiering te verkrijgen. In de tweede helft van 2015 wordt een gezamenlijke wetenschapsdag georganiseerd.

KENNISAGENDA

De volgende onderzoeken (kennisvragen 2, 3 en 9) uit de kennisagenda zijn gereed gekomen:

Kennisvraag 2
*Verschillen in implementatie EU verplichtingen (ten aanzien van de leefomgeving)*Het ministerie van IenM liet Arcadis onderzoek doen naar de verschillen in implementatie van Europese verplichtingen in wet- en regelgeving tussen Nederland, België en Duitsland op het gebied van de fysieke leefomgeving (bijgevoegd). Daarbij is onderzocht wat de economische gevolgen zijn van verschillen in wet- en regelgeving voor het level playing field voor zeehavenactiviteiten. Ten aanzien van de verschillende thema's zijn geen grote verschillen in wet- en regelgeving gevonden. De economische gevolgen van verschillen in level playing field zijn dan ook, zeker vergeleken met de gevolgen van verschillen in staatssteun, beperkt. Voor het thema natuur geldt tot 1 juli 2015 een potentieel concurrentienadeel voor Nederland door het hanteren van een strenger toetsingscriterium voor de vergunningplicht t.a.v. stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Vanaf 1 juli 2015 zal de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) hiervoor een oplossing bieden omdat met de PAS de vergunningverlening wordt vereenvoudigd en er op voorhand ontwikkelingsruimte is gereserveerd voor de Nederlandse zeehavens. Ook voor het thema geluid zijn verschillen in regelgeving aangetroffen. De economische gevolgen konden echter niet in economische waarde worden uitgedrukt, omdat deze sterk afhankelijk zijn van lokale factoren. Tenslotte werd op basis van gesprekken met stakeholders geconstateerd dat er in de uitvoeringspraktijk binnen Nederland ook regionale verschillen zijn met mogelijk ongewenste gevolgen voor de concurrentiepositie. Dit sluit aan bij het thema dat binnen het werkprogramma al wordt opgepakt ten aanzien van regionale verschillen in toezicht en handhaving. Het Rijk en de havensector blijven de huidige en toekomstige ontwikkelingen in onderhavige wet– en regelgeving toetsen op consequenties voor het level playing field van de zeehavens.

Kennisvraag 3
Quickscan havenaanloop- en doorvoerkosten

Het ministerie van IenM liet BCI onderzoek doen naar verschillen in toezichtlasten. Het betreft internationaal vergelijkend onderzoek naar de havenaanloop en doorvoerkosten in de belangrijkste Noord-Europese zeehavens en luchthavens. Daarbij is ook gekeken naar de toezichtskosten die in verschillende landen in rekening is gebracht.

Aanleiding voor dat onderzoek waren aanhoudende geluiden van het bedrijfsleven dat ladingstromen naar het buitenland worden verlegd als gevolg van de hoge toezichtstarieven in Nederland. Dit onderzoek had overigens een bredere focus dan alleen de NVWA-tarieven. Het gaat om de totale havenaanloop- en doorvoerkosten in West-Europese luchthavens en zeehavens.

Samenvattend geeft het onderzoek het Rijk geen aanleiding om het bestaande beleid ten aanzien van de doorberekening van inspectietarieven, zoals neergelegd in het kabinetsstandpunt 'Maat houden 2014', te herzien. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding te veronderstellen dat als gevolg van inspectie- en toezichttarieven structurele verschuiving van ladingstromen plaatsvindt, evenmin blijkt dat uit andere het Rijk beschikbare gegevens. In het vervolgtraject houden de partners de marktontwikkelingen in de gaten en treden waar nodig in overleg en zoeken naar oplossingen. Via het programma 'Goed geregeld' werkt het kabinet aan het terugdringen van de merkbare regeldruk voor bedrijven. Daarbij is in de logistieke sector een zogenoemde maatwerkaanpak gestart, waarin gezocht wordt naar sectorspecifieke oplossingen voor knelpunten in de wet- en regelgeving.

Kennisvraag 9
Nautische toegankelijkheid Vlissingen-Oost, spoorontsluitingen Kanaalzone en VEZA
(opdrachtgever Zeeland Seaports)

Zeeland Seaports (ZSP) wil op korte termijn de nautische toegankelijkheid voor Capesize-zeeschepen met een diepgang van 16,5 meter optimaliseren door (1) het aanpassen van de streefdiepten op De Wielingen en het uitvoeren van baggerwerkzaamheden. (2) Invoering van Dynamische Kiel Clearance zal vervolgens kunnen leiden tot verdere diepgangverbetering (17,0 m).
De MKBA (Ecorys) laat zien dat de kosten/baten verhouding voor de baggerwerkzaamheden positief is.

De Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) heeft een tijdelijke werkgroep 'Nautische toegang / Wielingen' ingesteld die onderzoek heeft gedaan naar de noodzaak en mogelijkheid van aanpassing van streefdiepten. Op 5 juni jl. heeft de VNSC het advies van deze werkgroep met instemming ontvangen. Om kosten te besparen en de ingreep te verkleinen wordt de komende maanden aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een zgn. 'maatwerkgeul' speciaal voor Capesize-schepen.

Verder worden door ZSP twee onderzoeken uitgevoerd naar knelpunten in het spoorgoederenvervoer in Zeeland. Deze onderzoeken worden in de zomer van 2015 afgerond. De aanleiding voor ZSP om de kwaliteit van het goederenspoor in Vlissingen en in Terneuzen te laten onderzoeken is een wens van bedrijven tot optimalisatie van de achterlandverbinding. Voornaam knelpunt vormt volgens ZSP de 'omwegfactor' en daarmee gepaard gaande langere reistijden en hogere kosten. Een belangrijke mogelijkheid voor het verbeteren van de spoorontsluiting Kanaalzone Gent-Terneuzen ziet ZSP in het actieve corridorbeleid van de EU, waarin wordt gestreefd naar robuuste verbindingen. De grensoverschrijdende Kanaalzone vormt op dit moment een zwakte in de spoorcorridor van NL naar de Middellandse Zee.

Ander onderzoek in opdracht van ZSP laat zien dat realisatie van een goede verbinding van Vlissingen naar Antwerpen (VEZA) kan leiden tot extra groei van het plaatselijke spoorgoederenvervoer, m.n. omdat de achterlandverbinding richting het zuiden sneller wordt en daarmee de concurrentiepositie t.o.v. Vlaamse havens versterkt. Een rechtstreekse verbinding zal bovendien de Kijfhoek en Drechtsteden ontlasten. De uitkomsten van de VEZA-verkenning worden ingebracht in het op dit moment lopende herijkingsproces van de Lange Termijn Spooragenda.